

KAJIAN KINERJA OPERASIONAL BUS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP) KELAS EKSEKUTIF TRAYEK MALANG-JAKARTA

Ahmad Sahara, Eny Setyaningsih, M. Zainul Arifin, Rahayu Kusumaningrum

Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Brawijaya

Jalan MT. Haryono 167, Malang 65145, Indonesia

e-mail : ahmadsahara21@gmail.com

ABSTRAK

Bus AKAP (Angkutan Kota Antar Provinsi) yang melayani trayek Malang-Jakarta mengalami penurunan jumlah peminat. Hal ini dapat dilihat dari kondisi setiap harinya hanya mengangkut penumpang kurang dari setengah kapasitas pada setiap keberangkatan. Sehingga disini perlu dilakukan analisis kinerja dan analisis tarif yang bertujuan untuk mengetahui kinerja secara keseluruhan bus AKAP trayek Malang-Jakarta, mengetahui atribut pelayanan apa saja yang perlu ditingkatkan serta mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan kemampuan dan kemauan membayar dari masyarakat pengguna bus.

Analisis kinerja pada kajian ini menggunakan metode *Importance-Performance Analysis* (IPA) dan untuk analisis tarif menggunakan metode *Ability To Pay* (ATP) dan *Willingness To Pay* (WTP). Kajian dilakukan dengan menggunakan metode wawancara kuesioner pada responden. Responden dalam kajian berjumlah 160 responden dan berasal dari penumpang bus AKAP trayek Malang-Jakarta yang sedang menunggu keberangkatan di ruang tunggu Terminal Arjosari Malang. Survei kajian ini dilakukan pada bulan Juni 2015.

Berdasarkan analisis kinerja dengan menggunakan metode IPA yang telah dilakukan didapatkan nilai kesesuaian rata-rata sebesar 84,55%, hal ini menunjukkan bahwa secara keseluruhan kinerja bus AKAP trayek Malang-Jakarta sangat memuaskan. Namun ada beberapa atribut pelayanan yang perlu ditingkatkan pelayanannya yaitu pengadaan alat pemadam api ringan, pengadaan sabuk keselamatan, ketepatan jadwal, kemudahan akses menuju terminal dan fasilitas kesetaraan untuk orang tua, ibu hamil dan penyandang disabilitas. Berdasarkan analisis tarif berdasarkan ATP, didapat korelasi antara pendapatan dan ATP dengan persamaan regresi $Y=0,0089X+131669$ dengan R^2 sebesar 0,4776. Dari persamaan regresi tersebut diperoleh nilai tarif berdasarkan kemampuan membayar (ATP) sebesar Rp 184.187. Sementara itu berdasarkan analisis WTP diperoleh nilai tarif berdasarkan kemauan membayar (WTP) sebesar Rp 289.219. Karena nilai ATP lebih kecil dari WTP maka pengguna bus tergolong *captive riders*, artinya pengguna bus mempunyai penghasilan relatif rendah tetapi utilitas terhadap jasa tersebut sangat tinggi. Kemudian didapatkan nilai tarif berdasarkan keduanya yaitu ATP dan WTP sebesar Rp 278.000. Nilai tarif yang diperoleh ini nilainya sedikit lebih kecil dari tarif yang berlaku saat ini yaitu sebesar RP 300.000.

Kata kunci : bus AKAP, kinerja, IPA, tarif, ATP, WTP, trayek Malang-Jakarta

I. PENDAHULUAN

Kota Malang adalah salah satu kota di Jawa Timur yang memiliki jumlah mahasiswa yang banyak dan semakin bertambah untuk setiap tahunnya, sehingga

disebut kota pelajar. Salah satu kota penyumbang mahasiswa cukup besar berasal dari kota Jakarta, selain itu banyak pula para pekerja dan mahasiswa dari Kota Malang yang bekerja maupun menempuh

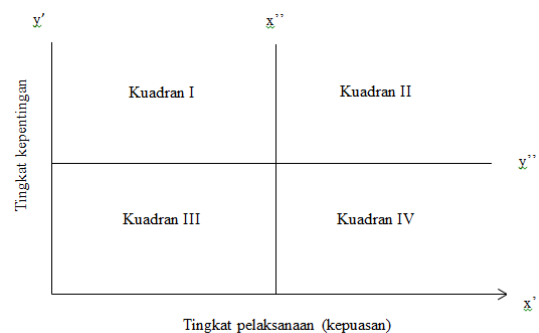
pendidikan di Kota Jakarta. Sehingga bisa dipastikan ada banyak pergerakan transportasi di antara dua kota tersebut. Dari kota Malang terdapat beberapa alternatif transportasi umum untuk menjangkau Kota Jakarta, diantaranya pesawat terbang, kereta api dan bus Antar Kota Antar provinsi (AKAP). Untuk pelayanan bus AKAP di Kota Malang, ada sekitarnya lima armada yang melayani perjalanan dari Malang–Jakarta. Dari kondisi saat ini, alternatif transportasi ini semakin kurang diminati karena banyak yang beralih ke transportasi umum lain semisal kereta api. Kereta api dapat dijangkau oleh seluruh golongan ekonomi dari masyarakat tingkat ekonomi rendah, menengah dan ekonomi atas karena kereta api di bagi atas kelas ekonomi, bisnis, dan eksekutif. Bus trayek Malang – Jakarta hanya ada satu kelas yaitu kelas eksekutif. Ini menjadi perbedaan antara bus dan kereta api, sehingga menjadikan bus trayek Malang – Jakarta di Kota Malang dalam kondisi kritis. Kondisi kritis yang dialami oleh bus menjadi suatu masalah untuk Perusahaan Otobus (PO) yang menawarkan perjalanan. Oleh karena itu perlu dilakukan kajian kinerja operasional bus AKAP trayek Malang-Jakarta. Kajian ini bertujuan untuk mengetahui kinerja secara keseluruhan bus AKAP trayek Malang-Jakarta, mengetahui atribut pelayanan apa saja yang perlu ditingkatkan serta mengetahui kesesuaian tarif berdasarkan kemampuan membayar dan kemauan membayar dari masyarakat pengguna bus.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Di Indonesia, angkutan umum dapat dibedakan menjadi tiga kategori, yakni Angkutan Antar Kota, Angkutan Pedesaan dan Angkutan Perkotaan. Angkutan Antar Kota dibagi dua yakni angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), yakni angkutan antar kota yang melayani sampai keluar wilayah provinsi,

dan angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), yakni pelayanan jasa angkutan antarkota dalam satu yang masih melayani dalam satu provinsi

Untuk mengetahui kinerja bus AKAP trayek Malang-Jakarta, maka digunakan metode *Importance-Performance Analysis* (IPA). Metode IPA ini mengukur tingkat kepuasan responden pengguna bus berdasarkan tingkat kepentingan dan tingkat kinerja. Penilaian berdasarkan tingkat kepentingan dan tingkat kinerja ini selanjutnya dimasukkan ke dalam diagram kartesius dengan sumbu X sebagai tingkat Kinerja dan sumbu Y sebagai tingkat Kepentingan.



Gambar 1. Diagram Kartesius Metode IPA

Pengertian kuadran pada gambar 1 di atas yaitu :

1. Kuadran I
Menunjukkan suatu atribut pelayanan dinilai penting oleh responden, namun kinerjanya belum maksimal. Maka pada kuadran ini merupakan prioritas utama untuk ditingkatkan pelayanannya.
2. Kuadran II
Pada kuadran ini, suatu atribut pelayanan dinilai penting dan kinerjanya sudah baik oleh responden. Sehingga pelayanannya perlu dipertahankan.
3. Kuadran III
Pada kuadran ini suatu atribut pelayanan dinilai kurang penting dan kinerjanya pun belum baik. Sehingga

pada kuadran ini termasuk kategori prioritas rendah.

4. Kuadran IV

Pada kuadran ini suatu atribut pelayanan dinilai sudah baik namun tidak terlalu penting. Sehingga dapat dikatakan berlebihan.

Pada metode IPA ini juga didapatkan nilai tingkat kesesuaian. Tingkat kesesuaian yaitu perbandingan antara skor kinerja dan skor kepentingan. Nilai dari tingkat kesesuaian ini digunakan untuk mengukur tingkat kepuasan responden terhadap kinerja secara keseluruhan. Nilai tingkat kepuasan berdasarkan nilai tingkat kesesuaian dapat dilihat pada tabel 1 berikut:

Tabel 1. Presentase Tingkat Kesesuaian

Persentase Tingkat Kesesuaian	Kategori
0 % - 20 %	Sangat tidak puas
21 % - 40 %	Tidak puas
41 % - 60 %	Cukup puas
61 % - 80 %	Puas
81 % - 100%	Sangat puas

Sumber : Riduwan (2009:15)

Untuk mengetahui nilai kesesuaian tarif, maka digunakan metode *Ability to Pay* (ATP) dan *Willingness to Pay* (WTP). ATP adalah metode yang digunakan untuk mengetahui nilai tarif berdasarkan kemampuan membayar dari masyarakat. Untuk mendapatkan nilai ATP maka digunakan rumus sebagai berikut:

$$ATP = I_x \cdot P_p \cdot P_t / T_r$$

Dimana:

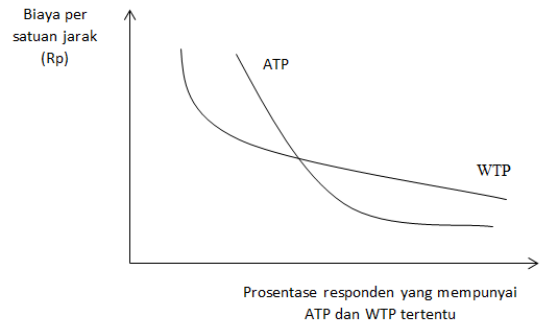
I_x = Pendapatan per bulan (Rupiah)

P_p = Presentase *budget* untuk transportasi

P_t = Presentase *budget* untuk bus

T_r = Total panjang perjalanan (Km/bulan)

Sedangkan untuk mengetahui nilai WTP didasarkan dari persepsi pengguna, artinya pengguna diberi kebebasan memberikan nilai tarif sesuai kemauannya. Grafik hubungan antara ATP dan WTP ditampilkan pada gambar berikut:



Gambar 2. Hubungan ATP dan WTP

Pada gambar 2 di atas dapat diketahui 3 kondisi yaitu:

1. ATP > WTP

Dalam kondisi ini responden termasuk *choice riders* dan utilitas akan transportasi tersebut rendah

2. ATP = WTP

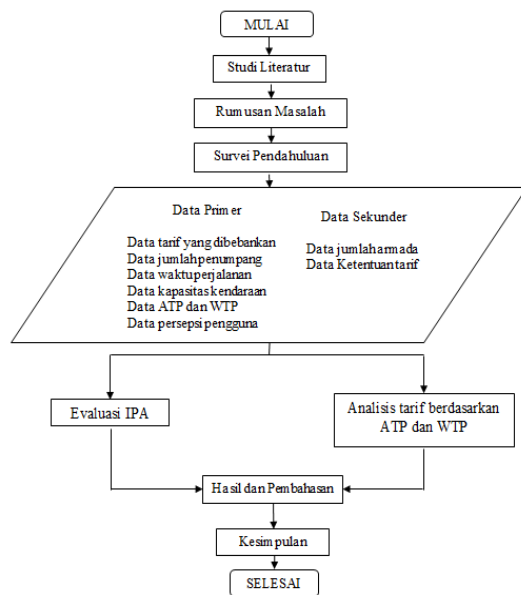
Dalam kondisi ini antara kemampuan membayar dan kebutuhan transportasi tersebut seimbang

3. ATP < WTP

Dalam kondisi ini responden termasuk *captive riders* dan utilitas terhadap transportasi tersebut tergolong tinggi.

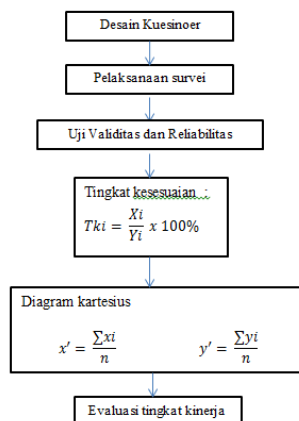
III. METODE KAJIAN

Langkah-langkah yang dilakukan dalam kajian ini dijelaskan pada diagram alir pada gambar 3 berikut:



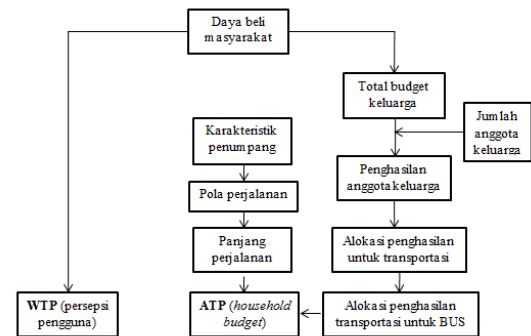
Gambar 3. Diagram alir kajian

Pada gambar 3 di atas dapat diketahui bahwa langkah pertama yaitu melakukan studi literatur. Kemudian mengidentifikasi permasalahan. Setelah itu, melakukan survei pendahuluan untuk mengetahui jumlah PO yang melayani trayek Malang-Jakarta, nilai tarif yang dibebankan serta untuk mengetahui jumlah penumpang rata-rata per hari. Kemudian dilakukan pengumpulan data baik data primer maupun data sekunder. Setelah data didapatkan, kemudian diolah berdasarkan metode - metode yang dijelaskan sebelumnya. Untuk analisis kinerja digunakan metode IPA. Tahapan analisis metode IPA dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 4. Tahapan Metode IPA

Sedangkan untuk analisis tarif berdasarkan ATP dan WTP dijelaskan sebagai berikut:



Gambar 5. Penentuan ATP dan WTP

IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada Kajian ini lokasi survei bertempat di Terminal Arjosari Kota Malang. Survei dilakukan dengan menggunakan metode wawancara, kuesioner dan pengamatan langsung. Survei IPA, ATP dan WTP dilakukan terhadap 160 responden. Jumlah tersebut diambil berdasarkan jumlah populasi pengguna bus Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) trayek Malang – Jakarta dan dilaksanakan pada bulan Juni 2015. Survei IPA, ATP dan WTP ini dilakukan dengan menggunakan wawancara dan kuesioner pada penumpang yang sedang menunggu keberangkatan bus baik yang berada di ruang tunggu terminal maupun yang sudah berada di dalam bus.

Selanjutnya data yang sudah dikumpulkan dilakukan uji validitas dan reliabilitas yang hasilnya ditampilkan pada tabel berikut:

Tabel 2. Uji Validitas Tingkat Kepentingan

NO	VARIABEL	R _{HITUNG}	R _{TABEL}	KETERANGAN
1	X ₁	0.264	0.154	VALID
2	X ₂	0.311		VALID
3	X ₃	0.606		VALID
4	X ₄	0.641		VALID
5	X ₅	0.568		VALID
6	X ₆	0.614		VALID
7	X ₇	0.618		VALID
8	X ₈	0.644		VALID
9	X ₉	0.631		VALID
10	X ₁₀	0.374		VALID
11	X ₁₁	0.497		VALID
12	X ₁₂	0.157		VALID
13	X ₁₃	0.270		VALID
14	X ₁₄	0.307		VALID
15	X ₁₅	0.510		VALID
16	X ₁₆	0.440		VALID
17	X ₁₇	0.572		VALID
18	X ₁₈	0.579		VALID
19	X ₁₉	0.578		VALID
20	X ₂₀	0.657		VALID
21	X ₂₁	0.606		VALID
22	X ₂₂	0.461		VALID
23	X ₂₃	0.565		VALID
24	X ₂₄	0.507		VALID
25	X ₂₅	0.590		VALID
26	X ₂₆	0.374		VALID
27	X ₂₇	0.325		VALID
28	X ₂₈	0.620		VALID
29	X ₂₉	0.637		VALID
30	X ₃₀	0.519		VALID
31	X ₃₁	0.498		VALID
32	X ₃₂	0.526		VALID
33	X ₃₃	0.410		VALID
34	X ₃₄	0.540		VALID
35	X ₃₅	0.504		VALID

Tabel 3. Uji Validitas Tingkat Kinerja

NO	VARIABEL	R _{HITUNG}	R _{TABEL}	KETERANGAN
1	X ₁	0.584	0.154	VALID
2	X ₂	0.502		VALID
3	X ₃	0.560		VALID
4	X ₄	0.590		VALID
5	X ₅	0.517		VALID
6	X ₆	0.367		VALID
7	X ₇	0.559		VALID
8	X ₈	0.449		VALID
9	X ₉	0.534		VALID
10	X ₁₀	0.469		VALID
11	X ₁₁	0.438		VALID
12	X ₁₂	0.468		VALID
13	X ₁₃	0.527		VALID
14	X ₁₄	0.326		VALID
15	X ₁₅	0.629		VALID
16	X ₁₆	0.271		VALID
17	X ₁₇	0.526		VALID
18	X ₁₈	0.390		VALID
19	X ₁₉	0.374		VALID
20	X ₂₀	0.245		VALID
21	X ₂₁	0.537		VALID
22	X ₂₂	0.503		VALID
23	X ₂₃	0.470		VALID
24	X ₂₄	0.510		VALID
25	X ₂₅	0.574		VALID
26	X ₂₆	0.569		VALID
27	X ₂₇	0.503		VALID
28	X ₂₈	0.320		VALID
29	X ₂₉	0.455		VALID
30	X ₃₀	0.417		VALID
31	X ₃₁	0.575		VALID
32	X ₃₂	0.420		VALID
33	X ₃₃	0.573		VALID
34	X ₃₄	0.546		VALID
35	X ₃₅	0.519		VALID

Tabel 4. Uji Reliabilitas

No	Variabel	Atribut Pelayanan	Kinerja	Harapan	Keterangan
			r hitung	r hitung	
1	KENYAMANAN	KEMAMPUAN PETUGAS MELAYANI PENGGUNA JASA	0,840	0,799	Reliabel
2		KEMAMPUAN PETUGAS MENGOPERASIKAN KENDARAAN			
3		KENYAMANAN TEMPAT DUDUK			
4		RECLINING SEAT			
5		ADANYA NOMOR TEMPAT DUDUK			
6		VENTILASI UDARA			
7		PENGATUR SUHU UDARA			
8		RAK BAGASI			
9		BAGASI BAWAH			
10		KACA FILM			
11		SARANA VISUAL AUDIO			
12		GORDEN			
13		LARANGAN MEROKOK			
14		RUANG KHUSUS MEROKOK			
15		FASILITAS KEBERSIHAN			
16	KESELAMATAN DAN KESELAMATAN	LAMPU SENTER	0,755	0,833	Reliabel
17		ALAT PEMUKUL			
18		ALAT PEMADAM API RINGAN			
19		FASILITAS KESEHATAN			
20		BUKU PANDUAN			
21		PINTU DARURAT			
22		PINTU MASUK DAN KELUAR HARUS TERTUTUP			
23		PEGANGAN TANGAN			
24		SABUK KESELAMATAN			
25		KELISTRIKAN			
26	KETERJANGKAUAN	ASURANSI	0,791	0,851	Reliabel
27		PENERANGAN DALAM BUS			
28		KEMUDAHAN AKSES MENUJU TERMINAL			
29	KETERJANGKAUAN	KEMUDAHAN AKSES DARI TERMINAL KE TUJUAN			
30	KETERATURAN	KETEPATAN JADWAL	0,632	0,638	Cukup Reliabel
31		INFORMASI KEDATANGAN BUS			
32		FREKUENSI KEBERANGKATAN			
33		JUMLAH PENUMPANG SESUAI KAPASITAS			
34	EMPATI/KESETARAAN	FASILITAS PENGADUAN BILA ADA KELUHAN PENGGUNA JASA	0,831	0,769	Reliabel
35		FASILITAS KESETARAAN			

Berdasarkan uji validitas, dengan sampel sebanyak 160 responden, maka suatu instrument dikatakan valid jika r hitung lebih dari 0,154. Dari tabel 2 dan tabel 3 di atas dapat diketahui bahwa seluruh r hitung nilainya lebih besar dari 0,154, sehingga seluruh item pertanyaan dalam kuesioner dapat dikatakan valid. Sedangkan uji reliabilitas, masing-masing item pertanyaan dikelompokkan berdasarkan variabelnya. Dari tabel 4 di atas dapat diketahui bahwa terdapat 4 variabel yang masuk kategori reliabel dan terdapat satu variabel yang masuk kategori cukup reliabel.

Tabel 5. Karakteristik Responden

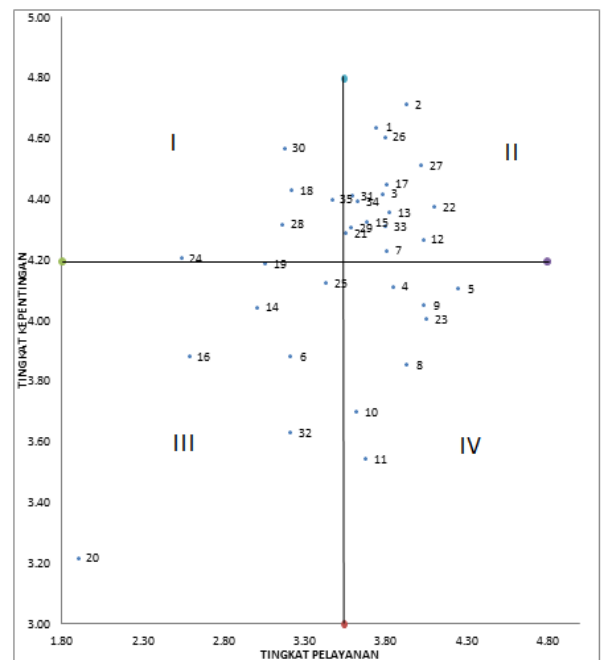
Atribut	Karakteristik	%
Usia	15 - 20 tahun	32,5
	21 - 30 tahun	32,5
	31 - 40 tahun	6,88
	41 - 50 tahun	14,38
	51 - 60 tahun	10,63
	>60 tahun	3,13
Pekerjaan	PNS/ABRI	4
	Pedagang	2
	Swasta	31
	Pelajar/Mahasiswa	43
	Tidak bekerja	6
	Lain-lain	15

Tabel 5. Karakteristik Responden

Atribut	Karakteristik	%
Pendidikan Terakhir	SD	2
	SMP	8
	SMA	58
	D3/S1/S2	32
	Tidak sekolah	1
Status dalam keluarga	Ayah/suami	33
	Ibu/istri	15
	Anak	53
Pendapatan keluarga per bula	< 1 juta	4
	1 juta - 2,5 juta	13
	2,5 juta - 5 juta	34
	5 juta - 7,5 juta	20
	7,5 juta - 10 juta	18
	10 juta - 15 juta	9
	15 juta - 20 juta	2
Maksud Perjalanan	Kantor/bisnis	20
	Wisata/keluarga	61
	Belanja/dagang	3
	Sekolah/kuliah	17
Frekuensi menggunakan bus per tahun	1 kali	31
	2 kali	32
	3 - 4 kali	16
	5 - 6 kali	6
	7 -12 kali	8
	13 -24 kali	8
	25 - 48 kali	1
kendaraan sehari-hari	Motor	77
	Mobil	8
	Angkutan umum	15
Alasan Memilih Menggunakan Bus	Kenyamanan	40
	Keamanan	13
	Tiket yang murah	6
	Fasilitas yang tersedia	11
	Pertimbangan adanya tempat duduk	6
	Terpaksa/kehabisan tiket modal lain	12
	Lain-lain	12

Importance-Performance Analysis (IPA)

Pada analisis kinerja berdasarkan metode IPA, didapatkan nilai skor tingkat kepentingan dan tingkat kinerja pada suatu atribut pelayanan. Selanjutnya skor tersebut diinputkan ke dalam diagram kartesius dengan sumbu X merupakan tingkat kineja dan sumbu Y merupakan tingkat kepentingan. Selanjutnya nilai rata-rata X dan nilai rata-rata Y digunakan sebagai batas menjadi 4 kuadran. Nilai titik-titik koordinat masing-masing atribut pelayanan diperoleh dari jumlah skor tingkat kepentingan dan kinerja dan masing-masing dibagi jumlah responden. Kemudian masing-masing atribut pelayanan akan menempati kuadran pada diagram kartesius seperti yang ditampilkan pada gambar 6 berikut:

**Gambar 6. Diagram Kartesius IPA**

Tabel 6. Data Hasil IPA

No	Atribut Pelayanan	Tingkat Kepentingan	Rata-rata Tingkat Kepentingan	Tingkat Kepuasan	Rata-rata Tingkat Kepuasan	Tingkat kesesuaian
KENYAMANAN						
1	KEMAMPUAN PETUGAS MELAYANI PENGGUNA JASA	742	4.64	599	3.74	80.73%
2	KEMAMPUAN PETUGAS MENGOPERASIKAN KENDARAAN	754	4.71	628	3.93	83.29%
3	KENYAMANAN TEMPAT DUDUK	707	4.42	605	3.78	85.57%
4	RECLINING SEAT	658	4.11	615	3.84	93.47%
5	NOMOR TEMPAT DUDUK	657	4.11	680	4.25	103.50%
6	VENTILASI UDARA	621	3.88	514	3.21	82.77%
7	PENGATUR SUHU UDARA	677	4.23	609	3.81	89.96%
8	RAK BAGASI	617	3.86	629	3.93	101.94%
9	BAGASI BAWAH	648	4.05	646	4.04	99.69%
10	KACA FILM	592	3.70	579	3.62	97.80%
11	SARANA VISUAL AUDIO	567	3.54	588	3.68	103.70%
12	GORDEN	683	4.27	645	4.03	94.44%
13	LARANGAN MEROKOK	697	4.36	612	3.83	87.80%
14	RUANG KHUSUS MEROKOK	647	4.04	481	3.01	74.34%
15	FASILITAS KEBERSIHAN	692	4.33	590	3.69	85.26%
KESELAMATAN						
16	LAMPU SENTER	621	3.88	414	2.59	66.67%
17	ALAT PEMUKUL	712	4.45	609	3.81	85.53%
18	ALAT PEMADAM API RINGAN	709	4.43	515	3.22	72.64%
19	FASILITAS KESEHATAN	670	4.19	489	3.06	72.99%
20	BUKU PANDUAN	515	3.22	304	1.90	59.03%
21	PINTU DARURAT	686	4.29	569	3.56	82.94%
22	PINTU MASUK DAN KELUAR HARUS TERTUTUP	700	4.38	656	4.10	93.71%
23	PEGANGAN TANGAN	641	4.01	648	4.05	101.09%
24	SABUK KESELAMATAN	673	4.21	406	2.54	60.33%
25	KELISTRIKAN	660	4.13	549	3.43	83.18%
26	ASURANSI	737	4.61	607	3.79	82.36%
KEAMANAN						
27	PENERANGAN DALAM BUS	722	4.51	643	4.02	89.06%
KETERJANGKAUAN						
28	KEMUDAHAN AKSES MENUJU TERMINAL	691	4.32	506	3.16	73.23%
29	KEMUDAHAN AKSES DARI TERMINAL KE TUJUAN	689	4.31	574	3.59	83.31%
KETERATURAN						
30	KETEPATAN JADWAL	731	4.57	508	3.18	69.49%
31	INFORMASI KEDATANGAN BUS	706	4.41	575	3.59	81.44%
32	FREKUENSI KEBERANGKATAN	581	3.63	514	3.21	88.47%
33	PENUMPANG SESUAI KAPASITAS	690	4.31	608	3.80	88.12%
EMPATI/KESETARAAN						
34	FASILITAS PENGADUAN	703	4.39	580	3.63	82.50%
35	FASILITAS KESETARAAN	704	4.40	555	3.47	78.84%
Rata-rata			4.20		3.54	84.55%

Dari gambar 6 di atas dapat diketahui bahwa terdapat 5 atribut pelayanan yang masuk kategori kuadran I, artinya atribut pelayanan tersebut dinilai penting oleh masyarakat namun dalam praktek di lapangan kinerjanya belum maksimal. Sehingga ini merupakan prioritas utama yang perlu ditingkatkan pelayanannya. 5 atribut pelayanan tersebut diantaranya yaitu:

a. Alat pemadam api ringan

Menurut pengamatan serta penilaian penumpang alat pemadam api ringan belum tersedia di setiap bus. Alat pemadam api ringan ini merupakan fasilitas keelamatan yang seharusnya tersedia di dalam bus. Kebakaran bisa saja terjadi jika alat ini tidak ada maka akan berakibat fatal oleh karena itu bus trayek Malang-Jakarta ini harus dilengkapi alat pemadam api ringan mengingat jarak perjalanan yang cukup jauh.

b. Sabuk keselamatan

Sabuk keselamatan merupakan salah satu juga dari fasilitas keselamatan. Untuk saat ini belum ada bus trayek Malang-Jakarta yang menyediakan sabuk keselamatan untuk setiap penumpang. Bukan hanya sopir saja yang membutuhkan namun penumpang juga membutuhkan fasilitas ini agar memperkecil resiko luka berat akibat kecelakaan serta dapat memberikan rasa aman di setiap penumpang.

c. Kemudahan akses menuju terminal

Kemudahan akses sebenarnya sangat mempengaruhi minat penumpang jika akses menuju terminal susah maka penumpang akan berpikir dua kali untuk menaiki bus. Untuk saat ini pendapat dari responden terhadap akses menuju terminal itu masih sulit, karena penumpang harus berjalan lumayan jauh dari tempat pemberhentian angkutan kota, oleh karena itu kemudahan akses harusnya menjadi pertimbangan dan lebih diperhitungkan. Dalam hal ini sebenarnya ada alternatif yaitu dengan pengadaan angkutan travel

yang menjemput masing-masing penumpang menuju terminal. hal ini dapat menarik minat masyarakat untuk menggunakan angkutan bus. Namun hal ini juga perlu dipertimbangkan untuk tambahan tarif yang dikenakan terhadap penumpang.

d. Ketepatan jadwal

Untuk saat ini hasil responden dan pengamatan bus trayek Malang-Jakarta berangkat tidak sesuai dengan jadwal yang ditetapkan. Keberangkatan mengalami keterlambatan sekitar 30 menit sampai 1 jam. Dalam hal ini memang merupakan masalah utama bus, karena tidak seperti moda lain yaitu kereta dan pesawat yang mempunyai jalur sendiri, bus menggunakan jalur sama yang digunakan bersama dengan masyarakat umum. Hal ini tentu berpotensi bus mengalami kemacetan selama perjalanan. Namun dalam hal ini bisa diatasi oleh bus yaitu dengan berangkat tepat waktu, karena kenyataan di lapangan beberapa armada bus masih saja menunda keberangkatan apabila dirasa penumpang masih kurang dan hal ini lebih banyak dikeluhkan oleh pelanggan. Terdapat pula alternatif lain sebagai angin segar bagi PO bus dengan akan dibukanya jalan tol Trans Java, dengan dibukanya jalan tol ini maka gangguan selama perjalanan dapat diminimalisir sehingga bus dapat lebih tepat waktu.

e. Fasilitas kesetaraan

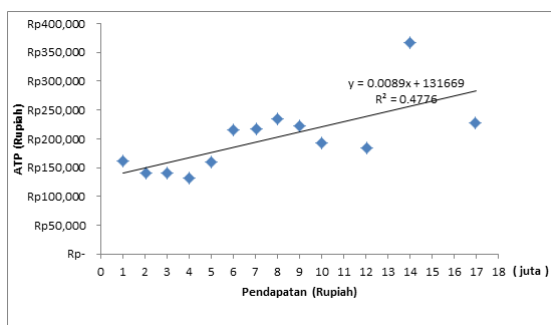
Fasilitas kesetaraan merupakan fasilitas yang diperuntukan untuk orang tua, ibu hamil dan penyandang disabilitas dengan tujuan agar memudahkan mereka dalam menggunakan angkutan bus ini. Dalam kenyataan di lapangan angkutan bus belum menyediakan fasilitas ini. Fasilitas kesetaraan ini antara lain yaitu tangga yang dapat digunakan untuk menaiki pintu bus yang dirasa terlalu tinggi, kemudian juga disediakan kursi roda sehingga memudahkan bagi penumpang yang tidak mampu/kesulitan berjalan memasuki bus. Fasilitas kesetaraan ini juga dapat

diwujudkan dengan memprioritaskan kursi di samping pintu untuk orang tua, ibu hamil dan penyandang disabilitas. Hal ini bertujuan agar memudahkan mereka untuk naik maupun turun dari bus.

Sedangkan pada tabel 6 diperoleh nilai rata-rata tingkat kesesuaian sebesar 84,55%, artinya secara keseluruhan responden merasa sangat puas terhadap kinerja bus AKAP trayek Malang-Jakarta.

ATP dan WTP

Analisis ATP dimaksudkan untuk mengetahui seberapa besar kemampuan ekonomi pengguna jasa bus AKAP trayek Malang – Jakarta. Pada kajian ini digunakan ATP keluarga responden yaitu penghasilan responden berasal dari penghasilan seluruh anggota keluarga dibagi dengan jumlah anggota. Pada perhitungan *Ability to Pay* (ATP) variabel yang digunakan dalam kajian ini adalah Pendapatan keluarga per bulan, Jumlah pengeluaran untuk transportasi per bulan, Jumlah pengeluaran untuk bus per bulan dan total panjang perjalanan keluarga. Setelah dilakukan analisis didapatkan hubungan antara Pendapatan dan nilai ATP seperti pada gambar 7 berikut:



Gambar 7. Hubungan Pendapatan dan ATP

Dari gambar 7 di atas dapat dilihat bahwa R^2 antara pendapatan responden (X) dan nilai ATP responden (Y) adalah sebesar 0,476. Nilai R^2 menunjukkan tingkat kesesuaian sebaran data dengan garis regresi. Nilai R^2 mempunyai nilai

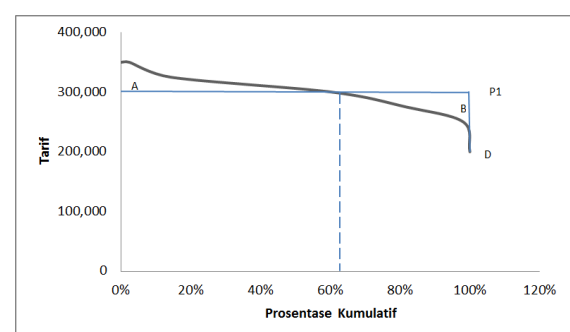
tertinggi sama dengan 1, hal ini dapat tercapai apabila seluruh titik-titik koordinat menempel pada garis regresi. Persamaan regresi yang didapat yaitu $Y=0,0089X+131669$, dan didapatkan juga rata-rata pendapatan responden sebesar Rp 5.900.443 per bulan, maka didapatkan nilai tarif yang sesuai kemampuan pengguna untuk bus AKAP trayek Malang – Jakarta sebesar Rp 184.187.

Sedangkan untuk analisis WTP, data yang diperoleh diolah dan ditampilkan pada tabel 7 berikut:

Tabel 7. Nilai WTP

No	Tarif	frekwensi	Prosentase	Kumulatif
1	350000	4	2.50%	2.50%
2	325000	19	11.88%	14.38%
4	300000	74	46.25%	60.63%
5	275000	34	21.25%	81.88%
6	250000	26	16.25%	98.13%
7	200000	3	1.88%	100.00%
Jumlah		160	100.00%	

Dari tabel 7 di atas selanjutnya dimasukkan ke dalam diagram kartesius dengan sumbu X merupakan prosentase kumulatif dan sumbu Y merupakan nilai tarif.

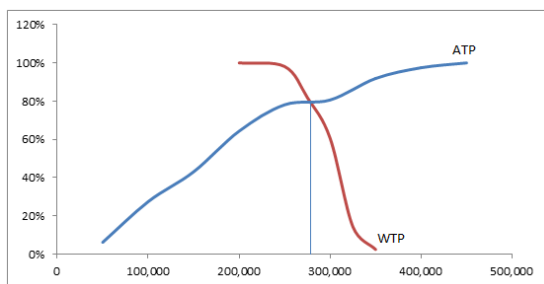


Gambar 8. Nilai WTP

Dari tabel 7 dan gambar 8 di atas dapat diketahui bahwa Kemauan membayar masyarakat terhadap angkutan bus AKAP trayek Malang – Jakarta antara Rp 200.000 per perjalanan sampai dengan Rp 350.000 per perjalanan. Rata-rata nilai

WTP yang didapat yaitu Rp 289.219. Rata-rata WTP ini hampir sama dengan rata-rata tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 300.000.

Selanjutnya dilakukan analisis untuk menentukan nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP.



Gambar 9. Penentuan tarif berdasarkan ATP dan WTP

Dari gambar 9 di atas menunjukkan kurva ATP dan WTP saling berpotongan. Perpotongan kedua kurva tersebut jika ditarik garis lurus searah sumbu Y dan akan diperoleh nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP yaitu sebesar Rp 278.000. Nilai tarif yang didapatkan berdasarkan nilai ATP dan WTP ini sedikit lebih rendah dari tarif rata-rata yang berlaku saat ini yaitu sebesar Rp 300.000.

V. KESIMPULAN

Kesimpulan yang diperoleh dari kajian ini yaitu:

1. Berdasarkan analisis kinerja yang telah dilakukan didapatkan nilai kesesuaian rata-rata sebesar 84.55%. Hal ini menunjukan bahwa secara keseluruhan kinerja bus AKAP trayek Malang-Jakarta sangat memuaskan.
2. Atribut pelayanan yang perlu ditingkatkan pelayanannya berarti suatu atribut pelayanan tersebut dinilai penting kebutuhannya oleh masyarakat namun kinerjanya dinilai belum maksimal. Dalam kajian ini terdapat 5 atribut pelayanan yang perlu ditingkatkan. Diantaranya yaitu, pengadaan alat pemadam api ringan,

pengadaan sabuk keselamatan, ketepatan jadwal, kemudahan akses menuju terminal dan fasilitas kesetaraan untuk orang tua, ibu hamil dan penyandang disabilitas.

3. Sementara itu berdasarkan analisis tarif, diperoleh nilai persamaan regresi berdasarkan hubungan pendapatan keluarga responden dan nilai ATP yaitu $Y = 0,0089X + 131669$ dengan nilai R^2 sebesar 0,4776. Untuk memperoleh nilai ATP yaitu dengan memasukkan rata-rata pendapatan keluarga sebesar Rp 5.900.943 sebagai variabel X kedalam persamaan regresi sehingga diperoleh nilai ATP sebesar Rp 184.187. Kemudian juga diperoleh nilai tarif berdasarkan kemauan membayar (WTP) sebesar 289.219. Dalam hal ini nilai WTP lebih besar dari nilai ATP sehingga pengguna disini tergolong *captive riders*. Selanjutnya dilakukan analisis dan didapatkan nilai tarif berdasarkan ATP dan WTP yaitu sebesar Rp 278.000. Nilai tarif yang didapat berdasarkan ATP dan WTP ini sedikit lebih rendah dari tarif yang berlaku saat ini yaitu Rp 300.000.

VI. SARAN

• Saran untuk Perusahaan Penyedia Jasa

Untuk menarik minat masyarakat menggunakan bus AKAP trayek Malang-Jakarta. Perusahaan bus dapat menurunkan nilai tarif sesuai dengan nilai ATP dan WTP masyarakat. Namun dilihat dari selisih harga tarif yang tidak terlalu banyak, maka penurunan tarif dapat dikatakan kurang efektif. Perusahaan bus dapat melakukan alternatif lain seperti meningkatkan beberapa atribut. Diantaranya yaitu ditingkatkan ketepatan jadwal bus, menyediakan jasa penjemputan penumpang menuju terminal, menyediakan fasilitas keamanan seperti sabuk keselamatan dan alat pemadam api ringan dan memperbaiki fasilitas kesetaraan untuk

orang tua, ibu hamil dan penyandang disabilitas. Dengan meningkatkan atribut pelayanan tersebut maka diharapkan dapat lebih meningkatkan minat masyarakat menggunakan bus AKAP trayek Malang-Jakarta.

- **Saran Kajian Selanjutnya**

Untuk kajian selanjutnya, diharapkan lebih menitikberatkan pada karakteristik perjalanan sehari-hari seluruh anggota keluarga. Karena kelemahan kajian ini yaitu hanya mengetahui perjalanan sehari-hari responden dan seluruh keluarga serta intensitas responden menggunakan bus, tidak diketahui intensitas penggunaan bus oleh anggota keluarga yang lain. Sehingga diharapkan dalam kuesioner karakteristik perjalanan dicantumkan juga anggota keluarga lain yang rutin menggunakan bus, karena dimungkinkan ada anggota keluarga lain yang juga rutin menggunakan bus AKAP trayek Malang-Jakarta.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2013. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Anonim. 2015. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek*. Departemen Perhubungan, Jakarta.
- Hadi, Sutrisno. 1990. *Metodologi Research*. Yogyakarta: Andi offset.
- Hamkah. 2004. *Kemauan dan Kemampuan membayar Masyarakat terhadap Tarif Angkutan Kota*. Tesis Magister Teknik Universitas Brawijaya, Malang.
- Miro, Fidel. 2012. *Pengantar sistem transportasi*. Jakarta: Erlangga.
- Pongrekun, Fritz. *Evaluasi Kinerja Terminal Arjosari – Malang dari Pengguna Jasa dengan Metode IPA*, Tesis Magister Teknik Universitas Brawijaya, Malang.
- Raharjo, R. Caesario Boing Rachmat. *Kajian Pengembangan Angkutan Umum Bersubsidi di Kota Malang*. Tesis Magister Teknik Universitas Brawijaya, Malang.
- Riduwan. 2009. *Skala Pengukuran Variabel-Variabel Penelitian*. Bandung: Alfabeta.
- Supranto, J. 1997. *Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Sugiyono. 2005. *Statistika untuk Penelitian*. Bandung: CV Alfabeta.
- Tamin, O, Z. 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*. Bandung: ITB.
- Warpani. 1990. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: ITB.
- Warpani. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
- Wahyuni, Atik. 2006 . *Kajian Ability to Pay, Willingness to Pay dan Willingness to Use Calon Penumpang Kereta Api Commuter Malang Raya*. Tesis Magister Teknik Universitas Brawijaya, Malang.